

## Le syndicalisme dans le transport maritime

Jean-Marie PERNOT\*

Si les syndicats de travailleurs se sont historiquement constitués au sein des espaces nationaux, il a toujours existé une dimension internationale de l'activité revendicative. De grandes organisations internationales se sont manifestées depuis la Première Internationale, née en 1864 et qui mêlait à l'époque organisations politiques et organisations syndicales naissantes. La Fédération Syndicale Internationale (FSI), de tendance réformiste, s'affirme dans l'entre-deux-guerres face à l'Internationale syndicale rouge (ISR) "orientée vers Moscou" comme on désigne alors les organisations liées à l'Internationale communiste. Après la seconde guerre mondiale, une courte période d'unité syndicale mondiale est suivie par la guerre froide entre la CISL (Confédération Internationale des Syndicats Libres) créée en 1949 à l'initiative des syndicats américains et sociaux-démocrates d'Europe occidentale, et la FSM (Fédération syndicale mondiale) qui a vécu quarante ans dans l'orbite des syndicats d'Union soviétique. Le caractère "syndical" de ces grands regroupements peut être discuté, spécialement dans cette ère de guerre froide qui a mobilisé une grande part de leur activité. Pour juger pleinement l'intensité du syndicalisme international, il est important d'observer d'autres regroupements syndicaux, moins spectaculaires, organisés par professions et dont la naissance remonte, pour nombre d'entre eux, à la fin du

XIX<sup>ème</sup> siècle. S'ils n'ont pas manqué de prendre leur part des grands conflits politiques du "court vingtième siècle", ils n'en comportent pas moins une dimension revendicative plus ou moins accusée selon les secteurs, mais assurément plus manifeste que celle des "grandes" organisations syndicales internationales. Dans certaines branches, et le transport maritime en est la principale, ces organisations, appelées "Secrétariats professionnels internationaux", ont su créer de véritables formes d'un syndicalisme international ancré sur la défense des droits des travailleurs de leur secteur.

### 1 – Un cadre syndical, l'*International Transport Workers' Federation*

Les dockers et les marins figurent au rang des professions les mieux et les plus anciennement organisées au plan international. Leur activité, par nature orientée vers les relations internationales, a vu naître un véritable marché du travail transnational que l'activité syndicale a tenté de contrôler. *L'International Transport Workers' Federation* (ITF) est le cadre historique de cette activité. Née en 1898, l'Internationale recueille alors l'adhésion des marins, des dockers puis des cheminots autour des syndicats britanniques, alors les mieux organisés dans ces professions. Dès l'origine, la Fédération internationale a cherché à négocier avec les affréteurs des conventions protégeant les marins. Cette volonté de négocier s'appuyait sur une capacité d'action dont l'efficacité était renforcée par l'alliance réalisée avec les dockers dans la plupart des ports européens. Après la seconde guerre mondiale, l'action d'ITF a été tournée dans le secteur maritime vers la lutte contre les pavillons de complaisance. En 1948, une première campagne de sensibilisation est décidée au congrès mondial d'Oslo de l'ITF : elle se transforme en campagne permanente de dénonciation des pratiques des pavillons de complaisance. Comme tous les mouvements syndicaux, l'organisation d'ITF est alors (et demeure pour beaucoup) centrée sur les syndicats européens. Mais son élargissement est réel. Si les pays du « centre » dominent ses instances, l'implantation d'ITF déborde largement

\* Chercheur à l'IRES (Institut de Recherches Economiques et Sociales).

aujourd’hui sur des zones plus récemment et plus difficilement syndiquées.

La section des gens de mer (*Seafarers*) est la plus dense dans l’organisation de l’ITF. Si elle ne représente que 14 % des effectifs de l’Internationale, c’est elle qui dispose de la plus grosse part des moyens, c’est elle aussi qui siège dans le plus grand nombre d’institutions internationales. 185 syndicats sont affiliés à cette section, soit 656 000 membres décomptés lors du dernier congrès de l’ITF réuni à Vancouver au mois d’août 2002. Basée à Londres, la section maritime emploie une grande majorité des quelque 95 personnes qui travaillent au siège de l’ITF. Elle s’appuie en outre sur de nombreuses bases dans les ports ou dans les villes-siège des bureaux régionaux de l’ITF (Moscou, New-Delhi, Nairobi, Manille, Rio de Janeiro etc.). Elle rémunère 120 inspecteurs qui arpencent les ports, enquêtent sur les navires et tentent de vérifier le respect des accords conclus. La section maritime de l’ITF négocie en effet des accords avec les armateurs : lorsqu’elle y parvient, elle négocie aussi avec les employeurs le financement de ses propres activités. C’est ainsi que les fonds drainés permettent à l’ITF non seulement de rémunérer ses inspecteurs et d’équiper ses bureaux mais de financer également un certain nombre d’institutions et de services au profit des marins qu’elle syndique. Les fonds négociés abondent entre autres un “Fonds international d’aide, d’assistance sociale et de protection des gens de mer” appelé “Fonds de bien-être” (*Welfare Funds*) qui permet d’offrir un certain nombre de services aux marins, notamment lors des escales mais pas seulement : ainsi, dans les années récentes, ITF a pu mettre en place une carte d’accès au téléphone satellitaire permettant aux marins de communiquer sans passer par la radio du bord. Un *Seafarers Trust* fournit de son côté des aides individuelles en même temps qu’il finance un centre international de recherche des gens de mer à Cardiff (SIRC), mobilisé sur les questions liées à la sécurité et à la santé. Ce *Seafarers Trust* a adopté un statut d’organisation caritative en raison de contraintes liées à la législation britannique sur les associations. Il est abondé par des ressources du *Welfare Trust* et sert au financement de projets concernant les conditions

de vie des marins. En 1998, il a financé 1200 opérations pour un montant de 70 millions de livres sterling. Il constitue un moyen d’aide et de promotion du syndicat d’une importance croissante.

Il existe également un Comité international pour la protection des gens de mer, cofinancé par ITF et les employeurs. Via son *Seafarers Trust*, ITF participe également au développement d’un Comité international sportif pour les marins, d’une Université maritime mondiale et d’autres activités concernant ceux-ci.

Cet ensemble de services et les moyens dont une partie est négociée par l’organisation syndicale donnent l’image d’un syndicalisme de “partenariat social” avec les employeurs. La réalité, on le verra, n’est pas celle-là, mais le sentiment peut être redoublé par la liste impressionnante des lieux institutionnels où ITF assure la politique de la présence.

Depuis 1919, la section des marins de l’ITF occupe une place active à l’Organisation Internationale du Travail. À travers l’ICONS, la Commission internationale maritime de l’OIT, les syndicalistes font instruire des enquêtes et exercent des pressions pour élaborer des conventions de protection des travailleurs de la mer. Les problèmes principaux du secteur sont cependant moins ceux des textes que de leur application. Des conventions, des règlements, des accords existent déjà, même s’ils sont dispersés, qui définissent les droits économiques, sociaux, culturels et politiques des marins. Mais les affréteurs les détournent ou les contournent. L’OIT n’est pas le seul lieu de la présence syndicale : l’Organisation maritime mondiale est une agence des Nations-Unies chargée de la surveillance maritime, de l’amélioration de la sécurité à l’environnement. ITF participe à la valorisation de ces initiatives, par exemple lors de la journée maritime mondiale qui permet, chaque année, de porter sur la place publique les problèmes de sûreté maritime<sup>1</sup>. La Fédération participe également, à travers la Commission syndicale consultative de l’OCDE, aux travaux

<sup>1</sup> En 2003, la journée maritime mondiale avait lieu le 25 septembre et avait pour thème : « l’OMI : une communauté dévouée œuvrant pour la sécurité, la sûreté et la propreté des océans ». Vaste programme !

des commissions qui s'intéressent aux standards de travail et au développement durable. Étant donnée l'importance stratégique du transport, ces tribunes sont mises à profit pour poser les problèmes qui affectent les travailleurs de tous les secteurs recouverts par ITF.

## 2 – Un monde du travail difficile...

Cette présence institutionnelle permet aux syndicats de faire pression et d'encourager l'action des institutions internationales. Mais dans ce domaine comme dans d'autres, les limites des institutions sont vite atteintes. Quels que soient les textes et les bons vœux formulés dans ces arènes, la situation des marins s'est dégradée au fil du développement des échanges maritimes<sup>1</sup>. D'après ITF, 67 % du fret mondial s'exerçait en 2000 par le biais de pavillons de complaisance, soit le tiers des navires de commerce en circulation. La pression sur les coûts du transport se traduit sur la plupart d'entre eux par des effectifs insuffisants constitués de marins peu payés, peu formés et peu sensibles à la "culture de sécurité maritime" que souhaite promouvoir le syndicat.

En 2000, la commission internationale du transport maritime de l'OIT a diligenté une étude montrant la dureté des conditions de vie et de travail des gens de mer : violence, isolement, abandon y sont décrits comme le lot quotidien des marins embauchés le plus souvent dans les pays les moins développés. La même année, les inspecteurs de l'ITF avaient pourtant visité 7 000 navires sous pavillons de complaisance et signé 6 000 conventions destinées, en principe, à prévenir de tels abus. Mais le syndicat sait qu'il ne peut contrôler au jour le jour l'application de tels accords. Ceux-ci restent utiles et d'ailleurs, les armateurs utilisant les pavillons de complaisance

ne sont pas tous mis à la même enseigne. Certains plus que d'autres admettent les efforts syndicaux qui n'aboutissent parfois qu'à faire respecter un minimum de décence dans le traitement des marins. La part croissante d'activités illégales (contrebande, trafic d'armes, de drogues) ajoute au climat d'insécurité qui entoure le transport maritime. En mai 2002, une réunion des experts maritimes de l'OIT insistait à nouveau sur l'urgence des questions concernant les conditions de travail et de vie des marins, et de nouveaux textes sont prévus dont le syndicat espère la parution en 2005.

Une part importante de l'activité syndicale vise également à récupérer les arriérés de salaires des marins et à assurer la récupération des équipages. Entre 1996 et 2002, ITF a fait valoir le droit et obtenu le versement de 168,3 millions de dollars US au titre de salaires impayés, soit une moyenne de 28 millions par an pour une moyenne de 680 navires. La tendance ne semble pas s'apaiser puisque, en 2002, le syndicat a recouvré 31 millions de dollars de salaires et primes dus aux marins. Pour éviter de payer ces salaires ou lorsque tel navire hors d'âge connaît une avarie ou un contrôle défavorable, la coutume semble s'installer, qui consiste à "oublier" l'équipage laissé à la dérive soit avec le bateau, soit dans un port évidemment loin du point de départ.

L'abandon des équipages semble même être une pratique en cours d'extension : cette année, l'équipage d'un navire sous pavillon cypriote a été abandonné pendant 17 mois et a dérivé au large de Monrovia (Libéria) en pleine guerre civile : un membre (birman) de l'équipage est mort de malaria. ITF, après avoir mobilisé l'Union européenne et les autorités de Chypre, a organisé l'évacuation des marins qui n'entendaient pourtant pas abandonner les quelques 400 000 dollars que leur devait la compagnie Argosy. ITF a pris en charge le dossier juridique. De même, le Edoil, navigant sous pavillon du Tonga, a été retenu par les autorités françaises dans le port de Sète, et le coordinateur français de l'ITF a enjoint les autorités tongaises à faire payer le voyage retour et le salaire des 8 marins sans ressources (5 Pakistanais et 3 grecs)

<sup>1</sup> La Convention sur le droit de la mer de l'ONU stipule qu'il doit exister un lien "substantiel" entre l'État et le pavillon arboré par le navire, que l'État en question doit faire respecter les obligations administratives, techniques et sociales au navire arborant le pavillon national. Les flottes dites "sous normes" développent une activité croissante, ce qui exerce une pression négative sur celles qui respectent les codes en vigueur. Ni les catastrophes récentes du *Sea Empress*, de l'*Erica* et du *Prestige* n'ont modifié cet état de fait, malgré les inquiétudes dont fait état un rapport de l'OCDE.

par le propriétaire du bateau, ou d'y pourvoir elles-mêmes.

La plupart des employeurs apprécient peu les interventions du syndicat via ses inspecteurs ou ses organisations nationales affiliées. Des listes de marins ayant fait appel aux syndicats circulent entre les agences de recrutement qui opèrent pour le compte des armateurs.

ITF réclame bien sûr que soit mis en œuvre les processus de contrôle de l'application des règlements maritimes et, pour ce faire, demande (depuis maintenant plus d'un demi-siècle) la suppression des pavillons de complaisance. Ceux-ci autorisent toutes les dérives et une protection quasi totale des mandataires ; le chemin est souvent long et tortueux entre l'immatriculation d'un navire et son propriétaire réel. La circulation de navires poubelles n'est possible qu'en raison de l'impunité totale dont jouissent les armateurs soigneusement camouflés derrière des sociétés fictives en cascade. Dans sa campagne permanente contre les pavillons de complaisance (*Flags of convenience*, FOC), ITF distingue deux dimensions : la campagne politique de dénonciation commencée en 1948 a comme objectif la suppression du système. La campagne est permanente, reprise chaque année, en particulier le jour de mobilisation mondiale d'ITF qui se déroule en automne<sup>1</sup> ; l'autre dimension est une campagne "industrielle", c'est-à-dire revendicative au jour le jour. Tant que les pavillons de complaisance existent, il faut faire avec, et négocier, sur ces navires comme sur les autres, le plus d'accords possible pour limiter les effets de la déréglementation qu'ils véhiculent. Ces deux types de campagnes sont menées conjointement, et elles associent en permanence les deux sections de marins et de dockers de l'ITF à travers un "*Fair Practices Committee*" (Comité pour la promotion de pratiques convenables), élus par chaque section lors de leurs congrès. La collaboration entre marins et dockers est l'épine

dorsale des possibilités d'action de l'ITF. Elle est effective depuis la création de l'Internationale et s'exprime à nouveau dans la tentative de contrôle des navires sous pavillon de complaisance. Les sessions du Comité tiennent à jour une liste noire des armateurs, des gérants et des agences qui violent les droits des marins. A ce jour, la liste comprend plus d'une trentaine de noms d'affréteurs dans la ligne de mire de l'ITF. Mais le Comité négocie également avec les armateurs navigants sous ces pavillons. Le syndicat distingue deux sortes d'accords et dispose de deux conventions types : l'une dite "standard" est appliquée aux navires dans lesquels la convention a été acquise suite à une plainte ou un conflit ; la seconde est promue comme convention collective ordinaire. Elle est un peu moins contraignante pour l'employeur. Elle est soumise à accord par adhésion volontaire des employeurs, c'est-à-dire qu'elle constitue une incitation à souscrire à un certain type de contraintes de peur que d'autres, plus sévères, ne viennent s'imposer suite à un conflit. En juillet 2003, ITF a signé un accord avec l'*International Shipping Federation* dans le cadre de l'OIT qui détermine un salaire minimum des professions maritimes. Le niveau adopté correspond aux références habituelles de l'Organisation internationale du travail comme celle de "salaire décent".

La navigation de croisière n'est pas épargnée par l'usage des pavillons de complaisance puisqu'une majorité de paquebots, avec des effectifs en personnel beaucoup plus importants, navigue de cette manière. Là encore, ITF tente d'étendre la couverture des salariés par des accords à la navigation sous pavillon de complaisance afin de réduire leur attrait pour les compagnies maritimes.

### 3 – A la recherche d'une combinaison "action / négociation"

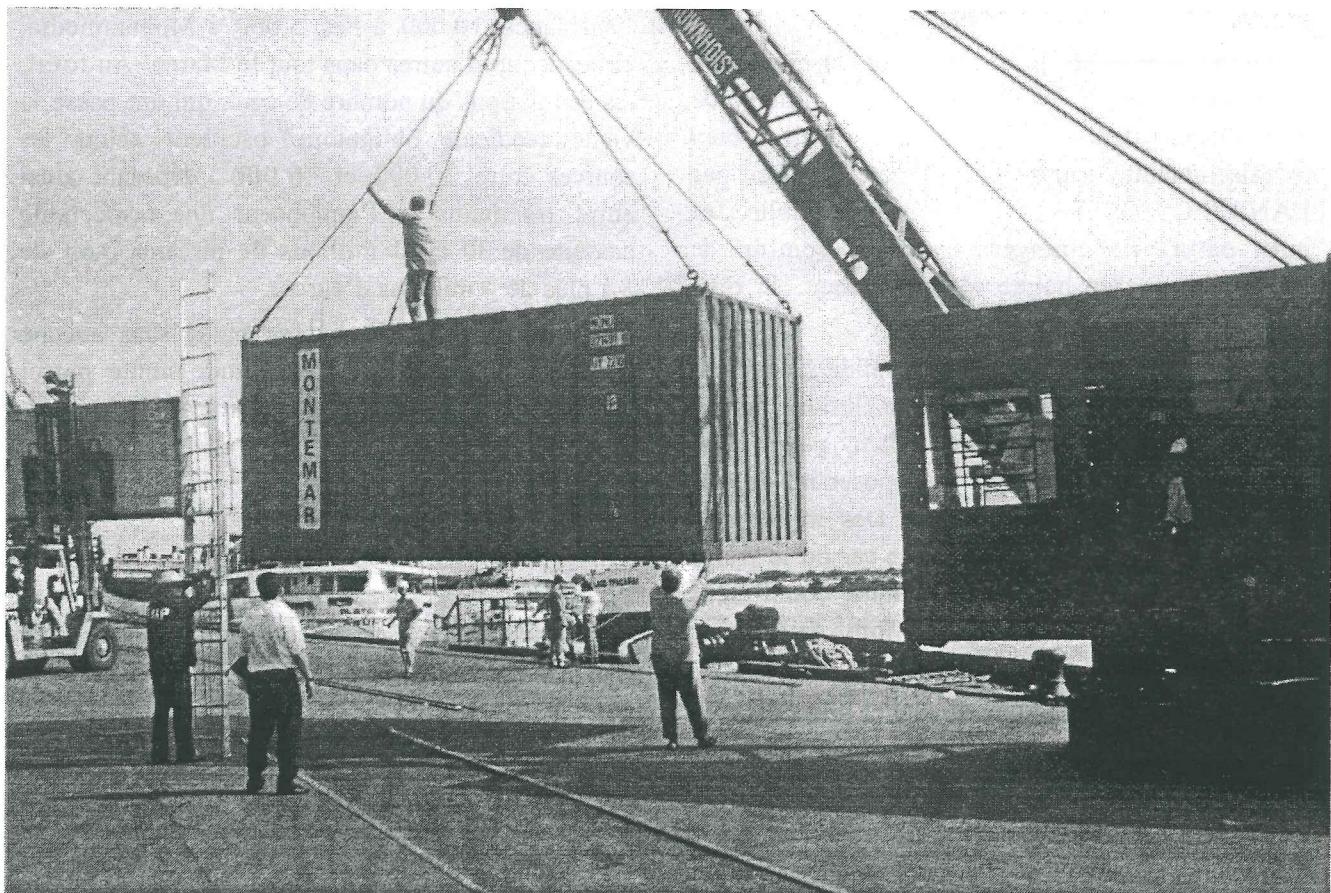
Pour agir, l'Organisation internationale s'appuie à la fois sur ses organisations affiliées et sur son réseau d'inspecteurs. Là où les syndicats membres maîtrisent leur terrain, ceux-ci ont la priorité dans les décisions vis-à-vis des employeurs. Mais, ils n'agissent qu'en coordination avec les inspecteurs et les organes de l'ITF. La nature par essence internationale de

<sup>1</sup> Cette journée est l'occasion d'une apparition d'ITF dans tous les pays du monde où elle est implantée. Depuis plusieurs années, elle est centrée sur le transport routier avec un slogan central : « la fatigue tue ». Voir Jean-Marie PERNOT : « Mondialisons la solidarité, le congrès de la fédération internationale des transports » dans *Chronique internationale de l'IRES*, n° 80, janvier 2003, <[www.ires-fr.org](http://www.ires-fr.org)>.

l'activité professionnelle alloue de ce fait un rôle central à la structure internationale. Celle-ci, qui a une tradition ancienne de mobilisation, jouit d'une grande légitimité auprès de ses affiliés. Elle est considérée comme un organe réellement représentatif aussi bien par les employeurs que par les institutions internationales. C'est sans doute la seule Internationale syndicale qui offre une telle visibilité, autant par son sigle que par celui de ses organisations membres.

Le secteur des gens de mer est à la fois le cœur historique de l'ITF, son plus gros producteur de symbolique et de réalisations transnationales. C'est aussi un pourvoyeur de moyens, même si la péréquation avec d'autres secteurs est parfois un sujet de tension. ITF recherche autant que possible à signer des accords pour favoriser le respect de règles sociales mais cette politique de recherche d'accords est liée en permanence aux luttes conduites le plus souvent par les dockers dans le secteur maritime. Les grèves de ces dernières années, soutenues par ITF, comme celle des dockers d'Australie en 1997, ou celles des dockers de la côte ouest des États-Unis à l'été

2002 sont le plus souvent difficiles face aux nouvelles tendances de l'économie du secteur : le développement de la conteneurisation, l'émergence des grandes multinationales de la logistique redéfinissent la place du commerce maritime et ses rapports avec d'autres segments de la chaîne de la circulation. Bien sûr, l'action syndicale n'a pas la même densité d'un bout à l'autre de la planète : la syndicalisation est un exercice semé d'obstacles en Asie et surtout en Afrique. Mais il y a peu de pays où le syndicalisme ne peut vivre et où ITF n'a pas d'organisations membres. L'action dans le secteur maritime est organisée autour de la lutte pour la suppression des pavillons de complaisance. Cette démarche est ancienne, elle identifie fortement l'ITF qui profite des nombreuses tribunes internationales auxquelles elle peut accéder pour dénoncer les méfaits du système, non seulement pour la vie et le travail des marins mais pour l'environnement et la sécurité des mers. Il y a loin encore entre les avancées de ce travail syndical quotidien et la suppression de ces insupportables tolérances, illustration la plus odieuse de l'hypocrisie libérale.



Manutention de conteneur ; photo : Bureau International du travail